

الحقوق التجارية الدولية

عقد BOT وديوان محاسبته
دراسة مقارنة

تأليف

الدكتور أحمد حمصي

جميع الحقوق محفوظة

مدرس قانون التجارة والشركات

ان أعباء عملية التنمية ليست قاصرة على الدولة و أجهزتها في عالمنا المعاصر بل إن للقطاع الخاص دور مساند هام في تنفيذ تمويل و تشييد و تشغيل مشاريع التنمية ، وقد أصبح من الضروري فتح المجال أمام القطاع الخاص محليا أو أجنبيا أو مختلطا للاستثمار في القطاعات الإنتاجية ، وإقامة البنية الأساسية (INFRASTRUCTURE) و التي تعتبر لأي دولة من الأولويات في جدول أعمالها لما فيها من تحسين الظروف المعيشية و تحفيز النشاط الإنتاجي . فتلک الدول المتقدمة تقاس بتلك البنية الأساسية المتينة المعتمدة عليها . لكن السؤال الذي يطرح نفسه هل بمقدور جميع الدول تمويل مشاريع البنية الأساسية الضخمة وتشغيلها؟

إن غالبية الدول النامية غير قادرة على تلبية احتياجات البنية الأساسية لعدم قدرتها على تعبئة الموارد المطلوبة لإقامة تلك المشاريع لذلك وجد القطاع الخاص سواء المستثمر الأجنبي أو المحلي كبديل لتمويل وتشغيل تلك المشاريع وجعله عاملاً مساعداً في عملية النمو الاقتصادي ، فعلى سبيل الذكر لقد بلغ ما أنفقه القطاع الخاص بشتى مجالاته لبناء البنية التحتية في الدول النامية في عام 1997م حوالي 123مليار دولار أمريكي وهذا المبلغ في تزايد مستمر عام بعد عام حيث من المتوقع أن تصل الاستثمارات في منطقة الشرق الأوسط خلال العشر السنوات (1997-2006) إلى 300-350 مليار دولار أمريكي ، ويعتبر الدور الذي يلعبه القطاع الخاص في الدول من خلال بناء تلك المشاريع دوراً مهماً وفعالاً حيث تعم الفائدة على جميع مستويات المجتمع فالقطاع الخاص يربح مالاً من وراء تلك المشاريع ومعنوياً من حيث مساهمته الاجتماعية الفعالة ، فالمساهمة الاجتماعية أصبحت هدفاً أساسياً من الأهداف

الاستراتيجية للشركات الخاصة ، وتقاس أحيانا سمعة تلك الشركات بالمساهمات الاجتماعية . أما القطاع العام فيستفيد من ناحية استخدام القطاع الخاص لموارد الدولة الإنتاجية كعمالة ومواد خام محلية وأيضاً استخدامه للتكنولوجيا المتطورة التي تزيد من ازدهار المجتمع بشكل كبير ، لذلك تسعى دول العالم لجذب القطاع الخاص الذي يحقق ما لا تستطيع الدول تحقيقه .

وقد تأخذ مشاركة القطاع الخاص في تقديم خدمات البنية الأساسية أو التحتية أشكالاً مختلفة و بدرجات متباينة تبعاً لمدى تحويل ملكية الأصول و الإدارة من القطاع العام إلى القطاع الخاص ، وما يرتبط بذلك من نقل للمخاطر المالية و الفنية و التجارية من عاتق القطاع العام إلى القطاع الخاص .

وتعتبر مشاريع البناء والتشغيل والتحويل (BOT) شكلاً من أشكال تمويل المشاريع من جانب القطاع الخاص ، حيث تمنح حكومة ما لفترة محدودة من الزمن أحد الاتحادات المالية الخاصة يطلق عليها " شركة المشروع " امتياز لدراسة و

تطوير و تنفيذ مشروع معين تقترحه الحكومة أو شركة المشروع ، تقوم شركة المشروع بتصميمه وبنائه وتملكه و تشغيله وإدارته واستغلاله تجارياً لعدد من السنوات تكون كافية لتعويض الشركة تكاليف البناء إلى جانب تحقيق الأرباح لها ضمن عقد الامتياز، وفي نهاية مدة الامتياز تنقل ملكية المشروع إلى الحكومة دون أية تكلفة أو مقابل تكلفة تم الاتفاق عليها مسبقاً أثناء مرحلة التفاوض على منح الامتياز .

لقد أستخدم مفهوم (BOT) حتى الآن في المقام الأول لتنفيذ مشاريع كبيرة تتعلق بالبنية الأساسية و التحتية في الولايات المتحدة الأمريكية و الدول الأوروبية و الوطن العربي ودولة الكويت بشكل خاص ، ويراعى أن تعبير (BOT) المستخدم في الحديث عن هذا النظام يمكن أن يعبر أيضاً عن مجموعة من النظم المتشابهة مثل :

1. نظام البناء ، التملك ، التشغيل ، نقل الملكية

(BOOT) BUILD, OWN, OPERATE, TRANSFER

2. نظام التحديث ، التشغيل ، نقل الملكية

(ROT) REFURBISH, OPERATE, TRANSFER

3. نظام البناء ، نقل الملكية

(B T) BUILD, TRANSFER

4. نظام البناء ، نقل الملكية ، التشغيل

(BTO) BUILD, TRANSFER, OPERATE

5. نظام البناء ، التملك ، التشغيل

(BOO) BUILD, OWN, OPERATE

6. نظام البناء ، التشغيل ، التجديد

(BOR) BUILD, OPERATE, RENEWAL OF CONCESSION

7. نظام التصميم ، البناء ، التمويل ، التشغيل

(DBFO) DESIGN, BUILD, FINANCE, OPERATE

ونظام التصميم ، التشييد ، الإدارة ، التمويل

(DCMF) DESIGN, CONSTRUCT, MANAGE, FINANCE

أولاً: ما هو نظام (BOT) وكيفية حصول القطاع الخاص على المشاريع من خلاله ؟

هناك أساليب عديدة لجذب المستثمرين لعمل مشاريع البنية التحتية ومن هذه الأساليب نظام البناء ، التشغيل ، نقل الملكية (BOT) BUILD OPREATE &TRANSFER والذي يعتبر نظام استثماري للمشاريع الحكومية يتم على ثلاث مراحل متتالية هي البناء و التشغيل و التحويل حيث تمنح الحكومة امتياز للمؤسسة الخاصة " شركة المشروع " تقوم بموجبه ببناء و تشغيل مشروع ما وإدارته خلال فترة الامتياز ومن ثم إعادة ملكية المشروع للدولة دون مقابل أو تعويض بعد عدد من السنوات يتم الاتفاق عليها مع شركة المشروع أو بمعنى آخر تمنح الدولة المستثمر ترخيصا لاقامة أحد مرافق البنية الأساسية وتمويله على نفقته الخاصة وتشغيل المرفق و صيانه و تحصيل الرسوم مقابل تقديم الخدمة لسداد أعباء التمويل و تحقيق فائض ربح معقول و يكون مسئول مسؤولية كاملة عن المشروع حتى انتهاء مدة الترخيص ثم انتقال الملكية إلى القطاع العام .

و طريقة حصول الشركات على حق الترخيص أو الامتياز لاقامة وتشغيل

المشروع ثم نقله إلى الدولة مرة أخرى (BOT) يكون إما عن طريق المناقصة أو المزايدة وذلك على حسب نوعية المشروع ، فمثلا إن كان المشروع عقارا تقوم الدولة بطرحه للمزايدة للحصول على أعلى الأسعار لزيادة الإيرادات في الدولة ، وإذا كان المشروع توليد طاقة إنتاجية سواء كهربائية أو مائية فيكون الطرح كمناقصة للحصول على أقل الأسعار وذلك لترابط المشروع بالمستوى الاجتماعي والاقتصادي للمواطنين فتحاول الدولة الحصول على أقل تكلفة يتحملها المستهلك حيث أن هذه المشاريع تقاس بالتسعيرة الشاملة لجميع التكاليف الأولية منها والثانوية الملقاة على عاتق الشركة صاحبة الامتياز للوحدة الإنتاجية الواحدة ، فالتكلفة الأولية هي تكاليف رأس المال والتشغيل والصيانة أما التكلفة الثانوية فهي رسوم الضرائب والجمارك والتأمينات الاجتماعية على عقود المقاولات ورسوم الكهرباء وغيرها من تكاليف أخرى . حيث تستطيع الدولة التدخل في التكاليف الثانوية لتقليلها فعلى سبيل المثال تستطيع الدولة إعفاء الشركة صاحبة الترخيص من رسوم الكهرباء والإعفاء الجمركي على المعدات وخفض الضرائب مما له الأثر الإيجابي على انخفاض التسعيرة للمواطن .

وإذا كانت الإيرادات المحصلة للمستثمر لا تسد تكلفة بناء وتشغيل المرفق فعلى الدولة في تلك الحالة وضع بعض الضمانات للمستثمر فقد تكون ضمانات قانونية بالنسبة للمستثمر الأجنبي وهي اتفاقيات ثنائية بين الدول المصدرة والمستوردة لرأس المال أو ضمانات خاصة باستثمارات معينة وهي اتفاقية الامتياز (CONCESSION

AGREEMENT) حيث تمنح الدولة بموجبها للمستثمر الحق في الاستثمار في حقل معين لتغطية التكلفة النهائية للمشروع بالإضافة إلى هامش ربح معقول سواء حددته الدولة أم لم تحدده . أيضا قد تمنح المستثمر بعض الحوافز الأخرى كالسماع بالدخول في الأسواق المالية دون أي قيود . فعلى سبيل المثال في سنة 1858 قامت الحكومة المصرية ((صاحبة أول تجربة لنظام البناء ، التشغيل ، نقل الملكية (BOT) في العالم)) بمنح شركة قناة السويس حق استخدام جميع المناجم والمحاجر المملوكة للدولة مجانا وأيضا تم منح الشركة إعفاء تام من الجمارك على جميع المواد و المعدات طوال فترة الامتياز .

وتختلف البدائل والحوافز والامتيازات من دولة إلى أخرى باختلاف الأنظمة الاقتصادية في تلك الدول . و لطبيعة المشروع دورا كبيرا لتحديد الحوافز والامتيازات ، فنجد على سبيل المثال الإعفاء من الرسوم الجمركية كحافز قد يؤثر على جذب بعض المستثمرين في تلك الدول التي رسومها الجمركية مرتفعة مقارنة ببعض الدول الأخرى ذات الرسوم الجمركية المنخفضة ولو كان نفس طبيعة المشروع الذي سوف يقام . وهذا يعني يجب تحديد الحوافز والامتيازات التي تناسب الدولة وظروفها الاقتصادية المتمشية مع طبيعة المشروع وظروفه .

B.O.T ثانيا :اطراف نظام

1- الدولة (الحكومة) :

- قبل منح الامتياز : تقوم بإعداد الخطط والدراسات للمشاريع التي يتم إنشاؤها بنظام BOT بالاستعانة بالاستشاريين الماليين الذين يقدررون بدقة تكاليف المشروع و يقترحون وسائل تمويله و العائدات التي يحققها ، و الاستشاريين القانونيين الذين يقومون بالتفاوض على المشروع و صياغة العقود صياغة تحدد بدقة حقوق و التزامات أطرافها ، و الاستشاريين الفنيين للتأكد من مطابقة المواصفات الفنية المتفق عليها .
- أثناء فترة الامتياز : تلعب الدولة دورا هاما في عمليات BOT لضلوعها بصورة كبيرة في القيام بهذا النشاط إلى جانب القطاع الخاص حيث تبرم اتفاق امتياز مع شركة المشروع ، كما تقوم بدور الرقابة على المشروع .
- بعد فترة الامتياز : يصبح المشروع جزءا من القطاع العام تديره الدولة بمعرفتها و لحسابها وقد تفضل الدولة تركه لشركة المشروع التي أنشأته للاستمرار في تشغيله وصيانته سواء بتمديد الامتياز أو بمنح امتياز جديد لها أو لغيرها من المستثمرين ، والامتياز في هذه الحالة يقتصر على التشغيل و الصيانة وذلك إذا لمست الدولة في شركة المشروع حسن الأداء و جودة الخدمة المقدمة و قلة تكاليفها بالمقارنة بتشغيله بمعرفة الدولة مانحة الامتياز .

2- القطاع الخاص (شركة المشروع) :

أ- تكوينها :

- تتكون من ترتيب تعاقدى بين عدة شركات تكون متخصصة في مجالات التصميم و التوريد و التشييد و يطلق على اتحادها معا الكونسرتيوم (consortium) .
- تتعهد معا بالقيام بمشروع مشترك دون أن تندمج في كيان قانوني مستقل .
- تبرم اتفاق مع الدولة مانحة الامتياز أو الحكومة تقوم بمقتضاه ببناء ثم تشغيل أو إدارة المشروع خلال فترة الامتياز لتحقيق أرباح إلى جانب استرداد تكاليف البناء و التشغيل ثم تسليمه للدولة أو الحكومة بعد انقضاء فترة الامتياز بكافة أصوله المتفق عليها بالعقد .

ب- سبب اتحادها :

- رؤوس الأموال الضخمة التي يحتاجها بناء و تشغيل مشاريع البنية الأساسية وفقا لنظام BOT .

الحاجة إلى الخبرة و المعرفة الفنية و المهارات التنظيمية و الإدارية الأمر الذ لا يتوفر في شركة واحدة فقط ، بالإضافة إلى توزيع الأخطار بين الأطراف .

ج- سماتها و خصائصها :

- يتكون رأسمالها من حصص يوفرها كل راع من رعاة المشروع .
- تكون هذه الشركة هي الأداة أو الوسيلة للحصول على القروض اللازمة لتمويل المشروع .
- من الناحية القانونية تأخذ غالبا شكل الشركات المساهمة ، تكون هذه الشركة هي الكيان القانوني الذي يوقع التعاقدات اللازمة مع الحكومة على الامتياز الخاص بإنشاء المشروع بالإضافة إلى قيامها بتوقيع عقود مع مقاولي الإنشاءات و المعدات و موردي المواد الخام و غيرها من العقود الأخرى .

3- المقاول :

يقوم بكافة العمليات اللازمة لتنفيذ المشروع بوسائله الذاتية دون الاستعانة بأي شخص آخر ابتداء من إعداد التصميمات ثم تشييد المشروع و توريد ما يلزمه من آلات وتركيبها ونقل التكنولوجيا اللازمة له ، كما قد يساهم في أصل رأسمال شركة المشروع .

4- البنوك :

- تقدم التمويل اللازم لإنشاء المشروع من خلال إصدار السندات أو منح القروض أو غيرها من الصيغ التمويلية.

- تكون غالبا في صورة اتحاد بنوك على أن يعمل بنكا أو بنكين منهم كوكيل عن البنوك الأخرى فيما يتعلق بإتمام عملية التفاوض .

- تعتمد البنوك في التمويل وفقا لنظامين :

أ - النظام الأول (تمويل المشروع بدون الرجوع) : وفيه تعتمد البنوك المقرضة و مؤسسات التمويل كضمان لسداد القروض و فوائدها على أصول المشروع من منشآت و آلات و معدات بالإضافة إلى العائد الناتج عن تشغيل المشروع مقابل تقديم خدماته .

ب- النظام الثاني (تمويل المشروع مع حق الرجوع المحدد) : وفيه تعتمد البنوك في ضمان سداد ديونها على أصول المشروع بالإضافة إلى كفالة شخصية أو عينية من المساهمين في المشروع حتى تمام بناءه و تشغيله وبعد ذلك تنتهي هذه الكفالة ويصبح التمويل مرة أخرى بدون الرجوع .

5- مصنع و مورد المعدات :

يعقد مصنع و مورد المعدات اتفاقات توريد مع شركة المشروع .

6- المشغل :

إذا كان المشغل طرفاً آخر غير (المقاول أو شركة المشروع) ، تقوم شركة المشروع بإبرام اتفاقية تشغيل مع المشغل .
يقوم المشغل بتشغيل المشروع خلال فترة الامتياز مقابل مصروفات تشغيل تدفعها شركة المشروع من عائدات التشغيل .

7- باحث المشروع :

يساعد الباحث شركة المشروع في بحث المشروع على أن يكون ذلك في مقابل مصروفات البحث و الدراسة .

8- رعاة المشروع :

المقرضين و المساهمين الذين يساهمون في رأسمال شركة المشروع ويتلقون الفوائد و الأرباح من شركة المشروع .

9- مؤسسات الضمان و التأمين :

تقوم شركات التأمين بالتغطية التأمينية للمخاطر التي يتعرض لها المشروعات BOT
يتنوع هذا التأمين بحسب نوع المخاطر التي تتعرض لها هذه المشروعات ، فهناك التأمين ضد الحوادث الذي يشمل منشآت المشروع و معداته ، و التأمينات التي تستهدف تعويض العمال ، وضد توقف العمل ، وضد تجاوز التكاليف المتوقعة ، وضد انقطاع التدفق النقدي .

مازالت هذه الأسواق قاصرة عن تغطية بعض مخاطر القوة القاهرة (كالحروب و الأعاصير و الزلازل و حوادث التخريب) .

قد بدأت بعض أسواق التأمين الخاصة بالاهتمام بتغطية بعض أنواع المخاطر التي يمكن أن تتعرض لها مشروعات BOT كالمخاطر السياسية مثل (إلغاء العقد أو عجز الهيئات الحكومية عن أداء التزاماتها التعاقدية) .

عامة المواطنين المستهدفين بمنتجات المشروع الذين يدفعون عائدات التشغيل يتلقون الخدمة إما مباشرة من شركة المشروع أو بطريقة غير مباشرة من الحكومة يكون الغرض الأساسي للمستخدمين النهائيين هو الاستفادة من المشروع .

ثالثاً: مميزات نظام (BOT) للقطاع العام

هنا يأتي التساؤل ؛ هل يستحق الأمر كل هذه الامتيازات والضمانات للشركة صاحبة الترخيص للمشروع الذي سوف يقام ؟ وما هي استفادة الدولة لاقامة مثل تلك المشاريع من خلال استخدام اسلوب (BOT) ؟

إن استفادة الدولة من هذا الأسلوب كبيرة جدا منها :

1. نقل عبء تمويل و مخاطر التشغيل التجاري الخاصة بمشروعات البنية الأساسية

إلى عاتق القطاع الخاص ، مما يؤدي إلى عدم تحميل ميزانية الدولة أعباء مالية مباشرة أو الالتجاء إلى الاقتراض الداخلي أو الخارجي .

2. التنمية السريعة للمشاريع التي قد تنتظر طويلا لإيجاد التمويل اللازم.

3. إن استخدام القطاع الخاص لتشغيل تلك المشاريع عادة ما يحسن الخدمات التي سوف تقدم بما يتمتع به من خبرة واسعة تفوق القطاع العام في مجال المشروع المقام .

4. إن دراسة الجدوى الاقتصادية من قبل الطرفين الدولة والقطاع الخاص تساعد في خفض نسبة فشل المشروع في المستقبل ، لذلك تسعى الدول بإعطاء الشركات المتنافسة فترة معقولة لدراسة الجدوى من المشروع من وجهة نظر القطاع

الخاص .

5. نقل التكنولوجيا المتطورة من قبل القطاع الخاص له الأثر الإيجابي للمشروع على خفض التكاليف إلى جانب السرعة في إنشاء و تشييد المشروع و تحسين الأداء العام وذلك في بعض المشاريع الحيوية التي عادة ما تستخدم الدولة التكنولوجيا التقليدية فيها فيأتي القطاع الخاص بتكنولوجيا مختلفة تماما عن السائدة في الدولة المقام عليها المشروع.

6. استرجاع الملكية من خلال (BOT) بعكس الخصخصة الكاملة للمشروع.

7. تحسين أداء القطاع العام و ذلك بقياس مستوى أدائه نسبة إلى مشروعات مماثلة تم إنشاؤها بنظام (BOT) .

8. تأهيل العمالة الوطنية في الشركة صاحبة الامتياز واكتسابهم خبرة كبيرة تفيد الدولة بعد تسلمها للمشروع في نهاية الفترة .

9. تحسين أداء سوق المال حيث يلجأ القطاع الخاص أحيانا إلى مصادر تمويل متعددة منها طرح سندات أو زيادة رأس المال من خلال السوق المحلي مما ينشط حركة سوق المال في الدولة .

10. خلق فرص عمل جديدة ، حيث أن عمليات الإنشاء و التي تستغرق من 3-5 سنوات تؤدي إلى خلق فرص حقيقية لشركات المقاولات الوطنية .

رابعاً: أنواع مشاركة القطاع الخاص في مشاريع البنية الأساسية والتحتية:

هناك أنواع كثيرة وأشكال مختلفة لمشاركة القطاع الخاص في تقديم خدمات البنية التحتية للمجتمعات وهي عادة ما تشبه نظام (BOT) في الأسلوب و تختلف في المضمون ومنها :

1. (BOOT) نظام البناء ، التملك ، التشغيل ، ونقل الملكية BUILD OWN OPERATE

إن هذا النظام شبيه تماما بنظام (BOT) إلا أنه غالبا ما يستخدم للمشاريع الضخمة الحيوية والتي تحتاج إلى دراسة جدوى اقتصادية طويلة كما أن القطاع الخاص له حق الامتياز فيقوم بتملك أصول المرفق أثناء فترة الامتياز وحتى نهاية المدة المحددة له و بناء على ذلك لا يخضع المشروع لهيمنة الدولة و إن خضع لرقابتها مما يعزز ملكية القطاع الخاص بصورة أكبر في فرض الرسوم و الضرائب وهذا ما يميز نظام (BOOT) عن نظام (BOT) الذي تكون أصول المشروع خالصة للقطاع العام فيه أثناء فترة الامتياز مما يجعله خاضعا لرقابة بصورة أكبر ومن أمثلة هذا الأسلوب : مشاريع الخدمات كتوليد الطاقة الكهربائية أو معالجة المياه والصرف الصحي .

2. (ROT) نظام التحديث ، التشغيل ، ونقل الملكية & REFURBISH OPERATE TRANSFER

وهو ذلك الأسلوب المتبع لتحديث مرفق قديم وتشغيله مرة أخرى ثم نقل الملكية للقطاع العام . فقد تكون فترة ترخيص الشركة القائمة بتشغيل المرفق من خلال نظام (BOT) قد انتهت فتقوم الدولة بإعادة طرحه مرة أخرى للقطاع الخاص وذلك من خلال هذا الأسلوب (ROT) الذي يضمن تحديث المرفق وتشغيله بكفاءة ثم نقله مرة أخرى للدولة ، وتكاليف هذا النظام أقل بكثير من نظام (BOT) وذلك لعدم تضمين المشروع تكاليف البناء فعلى سبيل المثال إذا انتقل مجمع تجاري أو سكني إلى الدولة بعد انتهاء المدة المحددة يحق للدولة بأن تقوم بطرحه مرة أخرى للسوق لتتنافس الشركات عليه من خلال مزايده عن طريق أسلوب (ROT) فتقوم الشركة الفائزة بالمزايدة بإعادة تحديث المجمع فقط وليس بناءه مرة أخرى ، ثم تشغيله بكفاءة حسب الشروط المتفق عليها في عقد المزايدة وإعادة المرفق مرة أخرى للدولة بعد انتهاء مدة الترخيص.

3. (BT) نظام البناء ، ونقل الملكية BUILD &TRANSFER

إن هذا النظام يتبع في بناء المرافق العامة وصيانتها حيث تقوم الشركة الفائزة ببناء المرفق وتسليمه للدولة بمجرد الانتهاء منه ، وهذا النظام القائم في أغلب المناقصات العامة في الدولة التي يغلب عليها طابع البناء . وفقا لهذا النظام تقوم الدولة بتسديد المبالغ التي دفعتها الشركة الفائزة بالمشروع و التي قامت ببناء المرفق على دفعات حتى إنتهاء آخر دفعة ، كما أن التسديد غير مربوط بعمليات البناء بحيث تستطيع الدولة تسديد المبالغ المستحقة لدى الشركة على فترات طويلة قد تستغرق العشرون عاما بعكس المناقصة العادية التي تكون الدولة قد دفعت المستحقات كاملة بمجرد الاستلام النهائي للمشروع وعادة ما يسمى هذا النظام بعقود التحويل (TURNKEY CONTRACT) . وهو بعكس الأسلوبين السابقين فالشركة الفائزة في نظامي (BOT) و (BOOT) تقوم بتشغيل المرفق فور الانتهاء من عملية البناء .

4. (BTO) نظام البناء والتحويل والتشغيل BUILD TRANSFER &OPERATE

إن نظام (BTO) يشبه تماما آلية أسلوب (BT) مع إضافة الشرط الثالث للعقد وهو التشغيل (OPERATE) ولكن يختلف عن (BT) في أمرين مهمين هما :

إن تمويل مشاريع (BT) يكون على عاتق الدولة بعكس (BTO) الذي يتكفل بتمويل المشروع هو القطاع الخاص .

يتسلم القطاع العام المرفق كاملا بعد الانتهاء من بناءه وتجهيزه استعدادا للتشغيل وذلك من خلال أسلوب (BT) ، أما في أسلوب (BTO) فتقوم الشركة الفائزة بتحويل ملكية المشروع للدولة ثم تشغيله من قبل نفس الشركة بموجب اتفاق وذلك ليتسنى للشركة تغطية تكلفة استثماراتها في ذلك المشروع .

5. (BOO) نظام البناء ، التملك ، التشغيل ILD OWN &OPERATE

ويعتبر هذا النوع أحد أساليب الخصخصة ولكن بنفس خطوات (BOT) حيث تقوم الدولة بطرح المشروع للتنافس عليه من قبل الشركات ثم تقوم الشركة الفائزة بتملك المرفق وتشغيله ، وهنا نجد المسؤولية تكون كاملة على عاتق الشركة الفائزة أما مسؤولية الدولة تكمن فقط بالمراقبة والمتابعة . فقد تشترط الدولة شراء نسبة معينة من المشروع وتملكها السهم الذهبي (GOLDEN SHARE) حفاظا للمصلحة العامة ، فالسهم الذهبي يعطى حامله (الدولة) الحق في التصويت ويكون حامل السهم الذهبي قادر بأن يمارس حق الاعتراض (VETO) على التغيرات الجذرية للقوانين واللوائح الخاصة بالمشروع ، وغالبا ما يصدر السهم الذهبي في حالات الخصخصة الكاملة ، وهناك أسباب لتملك القطاع الخاص للمرافق العامة بالدولة سوف نتطرق لها فيما بعد.

6. (BOR) نظام البناء ، التشغيل ، والتجديد BUILD OPERATE & RENEWAL OF CONCESSION

إن هذا النظام يشبه الأساليب الأخرى ولكن يتميز في نقطتين مهمتين هما :
تستطيع الشركة صاحبة الترخيص تحويل المشروع أثناء التشغيل إلى شركة محلية بعد تدريب العاملين في الشركة المحلية على أيدي الشركة الأساسية والتأكد من قدرة الشركة المحلية على تشغيل المرفق بكفاءة .
للشركة صاحبة الترخيص الحق في تجديد فترة الترخيص مرة أخرى إن رغبت في ذلك فقد تكون الشركة غير مرتبطة بعقود أخرى وتود الاستمرار في تشغيل المرفق بعقد آخر تبرمه مع الدولة .

7. (DCMF & DBFO)

نظام التصميم ، البناء ، التمويل ، التشغيل DESIGN BUILD FINANCE & OPERATE

**ونظام التصميم ، التشييد ، الإدارة ، والتمويل ————— DESIGN CONSTRUCT —————
MANAGE & FINANCE**

وهي تلك الأنظمة التي عادة ما تقام في مجالات البناء المعماري وإدارته وتمويله من قبل القطاع الخاص فتقوم الدولة باستخدام تلك الأساليب (DCMF) و (DBFO) للاستعانة بخبرة القطاع الخاص في مجال التصميم المعماري والبناء وأيضا خبرته

بتمويل تلك المشاريع وإدارة المرفق وتشغيله بكفاءة ، كما أن القطاع الخاص يملك المشاريع القائمة بهذا الأسلوب كما هو الحال في أسلوب البناء ، التملك ، التشغيل (BOO) .

إن الاختلافات الواضحة بين الأنواع غالبا ما تنصب في الشرط الثالث وهو نقل الملكية (TRANSFER THE OWNERSHIP) فقد تسمح بعض الأساليب بإعطاء الشركة حق التملك الدائم للمشروع بخلاف الأساليب الأخرى التي يجب نقل الملكية بعد فترة محددة . وهذه الأنواع تساعد الدول على اختيار النظام المناسب لها والذي يتوافق مع الأنظمة القانونية والسياسات المتبعة في تلك الدول . فنجد أن بعض الدول لديها مرونة قانونية تسمح بتملك القطاع الخاص مشاريع (BOO) ودول لا تسمح بتملك الشركات الخاصة المرافق العامة بسبب الطبيعة القانونية للوائح التملك . ويكون إعطاء حق التملك للقطاع الخاص لتلك المشاريع مؤقت أو دائم على حسب الاتفاق (BOOT) أو (BOO) . وهناك أسباب عديدة للدولة لإعطاء القطاع الخاص حق التملك لمرافقها العامة والتي قد تكون هامة وحيوية في بعض الأحيان ، ومن هذه الأسباب :

المصلحة العامة والاهتمامات الوطنية للدولة (NATIONAL INTERESTS) .
فقد تكون نظرة الدولة لتلك المشاريع نظرة سياسية واستراتيجية حينما تجيز للقطاع الخاص من دول عظمى (كالولايات المتحدة الأمريكية) تملك المشاريع الهامة والحيوية مما يساعد دخول المستثمرين الذين يحذرون خوض التجربة في تلك المنطقة في مشاريع مماثلة ، كذلك يساعد في الاستقرار الأمني لتلك الدولة لوجود استثمارات خارجية لدول مهمة . فلنأخذ لبنان على سبيل المثال عندما تقوم بإعطاء شركات أمريكية وفرنسية الحق في تشغيل الطاقة الكهربائية في بيروت أو إنشاء طريق سريع يربط بين سوريا ولبنان من خلال شركات كبيرة وذلك حفاظا على أمن تلك المرافق الحيوية من خلال حرص دول تلك الشركات على استثماراتها الخارجية .

الكفاءة التشغيلية (OPERATING EFFICENCY) .

قد ترى الدولة أن استمرارية تشغيل المشروع بواسطة الشركة صاحبة الترخيص أفضل من القطاع العام وذلك لعدم وجود الخبرة الكافية في التشغيل في بعض المجالات وقدرة القطاع الخاص على خفض التكاليف الأولية للمشروع ، فعادة ما يمتاز القطاع الخاص بالكفاءة التشغيلية فيستطيع على سبيل المثال تخفيض تسعيرة الخدمة (TARIFFS) في مشاريع الخدمات (كتسعيرة الكهرباء والماء) ، مما له الأثر الإيجابي للمستهلكين .

نسبة العوائد المتوقعة من المشروع (RETURN ON INVESTMENT (ROI)) .

إن عدم وضوح نسبة العوائد المتوقعة من المشروعات الضخمة بشكل مفصل أو التي تأخذ زمن طويل لاسترجاع رؤوس الأموال مرة أخرى يؤثر على المستثمرين في الدخول بتلك النوعية من الاستثمارات فتقوم الدولة حينئذ بجذبهم من خلال منحهم حرية التملك الدائم أو المؤقت (BOOT , BOO) والذي يعطي مرونة كبيرة للشركة صاحبة الامتياز ، فقد تلجأ الشركة لبيعه أو تأجيره لشركة محلية عند التأكد من قدرة تلك الشركة المستأجرة على تشغيل المشروع بكفاءة .

إن مشاريع (BOT) ليس لها شكل معين سائد ولا أسلوب عام متبع فتلك المشاريع تختلف من دولة إلى أخرى حسب الظروف السائدة في الدولة واستقرارها سياسيا وأمنيا واقتصاديا والمناخ الاستثماري المتوفر . فقد تنجح مشاريع (BOT) في دول و تفشل نفس المشاريع في دول أخرى وذلك للأسباب المذكورة . ومع كل العوامل المؤثرة على مشاريع (BOT) نجد أن طبيعة المشروع هو الأساس الفعلي لاختيار الأسلوب الأمثل لأي مشروع (BOT) حيوي .

خامسا: الشروط والضوابط لتفعيل دور القطاع الخاص المحلي للمشاركة في مشاريع نظام (BOT)

إن هذه المميزات التي ذكرت لا تكتمل إلا بوجود ضوابط وشروط معينة لنجاح تلك المشاريع المقامة من وجهة نظر الدولة فيجب على الدولة وضع بعض الضوابط

التي تراها ضرورية والتي تخدم السوق المحلي لتحقيق أقصى استفادة من قبل القطاع الخاص . ومن هذه الضوابط والشروط :

1.توظيف العمالة المحلية حتى ولو كانت بنسبة محدودة حتى يقل عبء التوظيف في القطاع الحكومي واكتساب تلك العمالة خبرة القطاع الخاص .

2. استعمال المنتج المحلي كمادة مستعملة في المشروع وان لم توجد فاشترط استيرادها من قبل موردين محليين كما يحدث حاليا في ماليزيا فقد اشترطت اللوائح المنظمة للمشاريع على استخدام الموارد المحلية والخدمات المحلية المختلفة في إنشاء المشروع والصيانة على أن تكون ذات مستوى فني مؤهل للقيام بالأعمال .

3.عطاء الأولوية لمقدمي العطاءات المحليين بشرط الالتزام بالمواصفات الفنية للجودة وحسن تأدية العمل ، فعلى سبيل المثال حرص النظام النرويجي القائم بالأعمال المتعلقة بالبترول لإعطاء الأولوية للموردين النرويجيين القادرين علي المنافسة لإمداد المشروع بالخدمات والمواد المطلوبة مع شرط التزامهم بالمواصفات المطلوبة .

4- استخدام الاستشاريين المحليين بجميع أعمال التصميم للمشروعات وأن استحال ذلك فعلى الشركة صاحبة الامتياز نقل الخبرات الاستشارية الأجنبية داخل البلاد طوال فترة التصميم والعمل جنبا إلى جنب مع الخبرة المحلية لضمان نقل الخبرات والتكنولوجيا المتطورة . فعلى سبيل الذكر أغلب المشروعات الفرنسية يشترط فيها استخدام المهندسين المصممين الفرنسيين وأيضا تنص اللوائح المنظمة في بيرو على أن يقوم استشاريون وطنيون بجميع أعمال التصميم للمشروعات.

5. الاستعانة بالمقاولين المحليين كمقاولين بالباطن إذا دعت الحاجة للشركة صاحبة الامتياز في بعض المهام التي قد لا تكون الشركة صاحبة الامتياز متخصصة بها وغالبا ما تكون تلك المهام صغيرة الحجم نوعا ما فمثلا إذا كان المشروع توليد الطاقة الكهربائية والمهام المطلوبة من قبل المقاول المحلي بناء بعض المساكن المتحركة للمهندسين المشرفين على

العمل (MOBIL HOMES) ، فنجد هذا الأمر فيه محاولة للأخذ بمبدأ الاستفادة الكلية من الشركة صاحبة المشروع وذلك من خلال التعاون المشترك بين الشركات المحلية الصغيرة كمقاولين بالباطن والشركة صاحبة الامتياز .

6. تقديم الشركة صاحبة الامتياز تقارير للحكومة عن الأداء لمتابعة وإشراف الحكومة على كل ما يستجد في المشروع حتى تتأكد بأن الأمور تسير في الشكل السليم و هذه التقارير تفيد الدولة في المشاريع المستقبلية المماثلة.

7. مراقبة سجل الشركات صاحبة الامتياز لأخذه بالاعتبار في المشاريع المستقبلية لتقليل الوقت والجهد المبذول في دراسة التقييم فيما لو تقدمت الشركات مرة أخرى لعطاءات مشابه.

8. تقييم المشروع لجميع أهدافه والتأكد من انه ضمن خطة الدولة للتنمية إنتاجيا وبشريا وبيئيا.

9. تحديد العمر الافتراضي لكل عنصر من عناصر المشروع حتى تضمن الدولة تشغيل المرفق بكفاءة بعد انتقال تبعيته لها، فقد تقوم الشركة بشراء بعض المواد الأساسية بتكلفة أقل وبعمر افتراضي أقل حتى يتسنى لها تحقيق هامش ربح أعلى من المتوقع ، فيجب على الدولة أخذ هذا الموضوع بالاعتبار لأن أصول المرفق سوف تنتقل إلى القطاع العام ولهذا يجب أن تكون جميع الأصول في حالة سليمة وتعمل بكفاءة بعد انتهاء فترة الترخيص.

10. استخدام التمويل المحلي سواء البنوك المحلية أو المؤسسات المصرفية

الأخرى ولو كان التمويل بنسبة محدودة وذلك لتفعيل سوق المال في الدولة

11. التزام الشركة صاحبة الامتياز بنقل الآلات والمعدات من قبل البواخر المحلية إذا كانت تمر بميناء الدولة المصدرة وأيضا التزامها بنقل العمالة التي لديها من قبل الطيران المحلي .

سادسا: أسس موافقة المستثمر الأجنبي للمشاريع بنظام (BOT)

إن هناك بعض الشروط المهمة التي يستند عليها المستثمر الأجنبي حينما يقرر الخوض في تجربة الاستثمار في المشاريع الضخمة خارج نطاق إقليمه وتكون بمثابة أسس عامة لأي فرصة حقيقية جيدة . وهذه الشروط :

1. العائد المالي المتوقع وهو هدف المنظمات الربحية الأول فيجب أن يكون العائد مغل مقارنة بالفرص البديلة كفوائد الودائع أو الصناديق الاستثمارية المضمونة أو الاستثمار في منطقة أخرى سواء محلية كانت للمستثمر أو أجنبية أو أي فرص أخرى قد يراها المستثمر جيدة بالنسبة له.

2. الاستقرار السياسي و الاقتصادي للدولة المستثمر بها فكلما استقرت الدولة المقامة عليها المشروع كلما شعر المستثمر بالطمأنينة التجارية تجاه استثماراته فقد يستغرق نظام (BOT) إلى أكثر من 50 عام فعلى المستثمر الأخذ بالاعتبار السياسات المستقبلية المتوقعة في تلك الدولة من جميع النواحي .

3. السياسات المتعلقة بالنقد الدولي ومدى تطور الأسواق المالية، وهذه النقطة بغاية الأهمية والخطورة فقد تنخفض عملة الدولة المستثمر بها بشكل حاد مقارنة بعملة المستثمر المحلية والتي قد تسبب خسائر فادحة يتكبدها المستثمر نتيجة لذلك كما حدث في الاستثمارات الأمريكية في نهاية عام 2000 في أوروبا نتيجة لانخفاض سعر صرف اليورو لأدنى مستوياته مقارنة بالدولار ومن هذه الشركات التي تأثرت بشكل مباشر سلسلة مطاعم ماكдонаلدز (McDonalds) و شركة إنتل العملاقة (Intel)

طبيعة القوانين التي تشجع وتنظم وتراقب الاستثمارات الوافدة كالإعفاء الجمركي أو تقليل نسبة الضرائب وهذا ما يقلل تكلفة المشروع الثانوية.

المخاطر الغير تجارية ويقصد بها هي تلك المخاطر التي تنتج عادة من الإجراءات التي تتخذها الدول وتتصل بالأوضاع السياسية والاقتصادية والأمنية العامة وتخرج هذه الإجراءات في طبيعتها عن إرادة المستثمر الأجنبي حيث

يتمتع القطاع الخاص بشكل عام و بدرجة عالية من الكفاءة بمقدرته على تقييم المخاطر التجارية فقط ومن الصعب عليه تحليل الأوضاع السياسية في الدولة المستثمر بها.

فالمخاطر الغير تجارية تنقسم إلى عدة أنواع :

النوع الأول : المخاطر السياسية

1. المصادرة والتأميم (كما حدث في مصر الذي أدى إلى نشوب حرب (1956)

2. تغيير نظام الحكم أو التشريعات وأثرها على عدم تنفيذ المشروع

3. الكوارث الغير طبيعية كالحروب و العصيان المدني وأعمال العنف والشغب

4. توقف قابلية العملة للتحويل إلى العملات الأخرى أو منع تحويلها إلى الخارج .

النوع الثاني : المخاطر القانونية وتنحصر في عدة نقاط رئيسية وهي:

1. عدم وجود هيئة قضائية أو تحكيمية يستطيع المستثمر الأجنبي رفع دعواه أمامها.

2. تخلف الهيئة عن إصدار حكمها خلال مدة زمنية معقولة.

3. عدم تمكن المستثمر المؤمن عليه من تنفيذ حكم صدر لصالحه.

4. مخاطر تتعلق بتفسير العقود الخاصة بالمشروع أو بعدم تنفيذ الالتزامات الخاصة بكل طرف من الأطراف .

5. المخاطر الخاصة بعدم وجود إطار قانوني و لائحي للمشروع من جانب الحكومة .

6. المخاطر الخاصة بتغيير القوانين الضريبية و الرسوم الجمركية .

النوع الثالث : المخاطر الإدارية

1. المخاطر التي تتعلق بسلوك و إدارة تشغيل المشروع حتى إتمام تسليمه للحكومة .
2. المخاطر الخاصة بتعريف أسعار المرفق محل الامتياز .
3. المخاطر الخاصة بالعمال و مدى استخدامهم .

النوع الرابع : المخاطر الفنية

1. المخاطر الناجمة عن عدم استكمال تنفيذ المشروع طبقا للمواصفات المحددة له و التي تنتج عن عدم الالتزام بعقد الإنشاءات و تقصير المقاول في تنفيذه .
2. المخاطر الناجمة عن حدوث عجز أو عدم كفاية المواد اللازمة للتشغيل و عمليات النقل و التوزيع .
3. المخاطر الخاصة بعدم سلامة استخدام التكنولوجيا الخاصة بالمشروع .
4. المخاطر الناتجة عن عدم تسليم المشروع في المواعيد المحددة .

النوع الخامس : المخاطر البيئية

1. المخاطر التي تتعلق بالبيئة وما يلحقها من أضرار نتيجة لاقامة المشروع .

النوع السادس: المخاطر الاقتصادية

1. المخاطر الخاصة بسعر العملة و استخدامها .
2. ارتفاع معدلات التضخم .

سابعا: مؤسسات ضمان الاستثمار ودورها في جذب المستثمر الأجنبي

لقد ظهرت مؤسسات وشركات ضمان الاستثمار مهمتها تأمين الاستثمار للمخاطر الغير تجارية وهدفها الأساسي هو تشجيع المستثمر الأجنبي بالمشاريع الكبيرة وذلك من خلال تجاوز تخوفه من المناخ الاستثماري في تلك المنطقة المستثمر بها . فقد تكون المنطقة المراد الاستثمار بها أرض خصبة لنمو رؤوس الأموال لكن عدم تأكد المستثمر من الاستقرار السياسي الراهن يجعله يتنازل لما هو أقل كفرصة بديلة في سبيل الابتعاد عن الخسائر الغير متوقعة . فإن توفرت الحماية القانونية أو التأمين ضد المخاطر السياسية للمستثمر تحسنت نظراته في تقييم الأخطار الغير تجارية التي تحيط بالمشروع المرتقب وتزيد نسبة اتخاذ المستثمر قرارا إيجابيا بالدخول في المشروع في بلد آخر . إن عملية الاستثمار بشكل عام تكمن في تقييم درجة المخاطرة ومقارنتها بالأرباح المتوقعة ومقارنة الاثنين معا بالفرص البديلة وإن مؤسسات الضمان الاستثماري قد حدثت من ارتفاع المخاطرة المتوقعة مما يؤدي إلى دخول المستثمر الأجنبي في حقول جديدة للاستثمار ، فارتفاع نسبة الأرباح المتوقعة أو انخفاض نسبة المخاطرة المحتملة تؤدي إلى اطمئنان المستثمر بالخوض في التجربة .

إن أول مؤسسة تأمين ضد المخاطر الغير تجارية ظهرت بعد الحرب العالمية الثانية وهي وكالة الولايات المتحدة للتنمية الدولية UNITED STATES AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT(USAID) كآلية لحماية الاستثمارات الأمريكية الخاصة في العالم . ثم بعد ذلك تبعتها الدول الصناعية الأخرى كالوكالة الدولية

لضمان الاستثمار بالتعاون مع مؤسسة التمويل الدولي (INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION (IFC) . ومنها من انفردت بمؤسسات حكومية مستقلة مثل

(OPIC) . ودخل القطاع الخاص أيضا في هذه الخدمة ومن أشهر الشركات AIG , Zurich Us , & Sovereign . أما من الناحية العربية والإسلامية فهناك المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وهي تعتبر الأولى من نوعها في المنطقة حيث تأسست في منتصف

السبعينات ، والمؤسسة الإسلامية لتأمين الاستثمار واثنان الصادرات والتي نشأت عام 1994 كمؤسسة دولية في إطار مجموعة البنك الإسلامي للتنمية.

ثامنا: السياسات الخاصة بدورة حياة مشروعات (BOT) ودور الاستشاري المختص في تلك المشاريع

إن حياة أي مشروع يقام بأسلوب (BOT) عادة ما تكون طويلة فقد تصل في بعض الأحيان إلى 100 عام كما حدث في عقد قناة السويس (1858-1958) . وهناك خطوات كثيرة أساسية في حياة مشروع (BOT) وإن جميع الخطوات مهمة ويجب أن تطبق بشكل فعال من قبل استشاري متخصص في مجال المشروع الذي سوف يقام حتى تحقق الدولة هدفها من وراء تلك المشاريع . وإن حياة أي مشروع حيوي لا تكتمل إلا بوجود استشاري متخصص وذو خبرة فنية عالية في مجال المشروع المقام و يكون مرتبطا بالمشروع منذ بداية الدراسة حتى تسليم المرفق مرة أخرى إلى الدولة .

فالخطوات الأولى في حياة أي مشروع هام هي دراسة الجدوى (FEASIBILITY STUDY) من النواحي الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والبيئية أيضا . فقد تصل الدراسة إلى أكثر من عام في بعض الأحيان وذلك لتعقد الدراسات.

فيقوم الاستشاري بتقييم التكنولوجيا المستخدمة الملائمة لطبيعة الاحتياج ، ثم يقوم باختيار موقع مناسب للمشروع فموقع المشروع يعتبر من أهم النقاط حيث اختيار موقع سيئ وغير مدروس من الناحية المستقبلية سوف يكلف الدولة القيام بمشاريع مثيلة مكلفة لعدم نجاح المشروع الأول ، كما أن معدل التضخم تؤثر على المبالغ التي سوف تدفع للمشروع فتكون التكلفة لعمل مشاريع بديلة أكبر من التكلفة الحالية للمشروع الذي سوف يقام .

الخبرة السابقة للشركة المتقدمة . فمن دون خبرة سابقة لا تستطيع الشركة بنا وتشغيل المرفق بكفاءة وفاعلية كالشركات التي لها خبرة فنية متخصصة في مجال المشروع المطلوب .

قوة المركز المالي للشركات المتقدمة فقد يحتاج المشروع إلى مبالغ ضخمة لبناءه وتشغيله فيجب التأكد من أن الشركة قادرة على تمويل مبالغ مالية ضخمة من خلال الاقتراض من البنوك وعادة لا تقرض البنوك تلك الشركات التي لها مركز مالي ضعيف وغالبا ما تساهم الشركة ب 20% أو أكثر من المبلغ لضمان جديتها في بناء وتشغيل المشروع . فقد تفرض الدولة نسبة معينة على حسب ظروف المشروع وأهميته .

الأعمال المتراكمة الحالية في الشركات المتقدمة فقد تكون الشركة مرتبطة بتنفيذ أعمال كثيرة وهذا يعني عدم قدرة الشركة بتنفيذ المشروع محل العطاء .

قدرة الشركة على تنفيذ المشروع ، وذلك من خلال تحليل الأعمال السابقة ومدى نجاحها والقدرة المالية والإمكانات الفنية والبشرية والتقنيات المستخدمة في المشاريع السابقة والسمعة العالمية.

فيجب علي الاستشاري أن يقيم الشركات بشكل موضوعي وبشفافية مطلقة وبمعاملة متساوية فإن هذه الطريقة تعتبر العامل الأول في جذب الاستثمارات الأجنبية للمشاركة في تنفيذ مشروعات البنية التحتية فلا يجب أن يكون الحكم اختياريا أو نتيجة ضغوط خارجية .

وبعد الاختيار التمهيدي للشركات المتقدمة يقوم الاستشاري بالرد على جميع الاستفسارات وإيضاح متطلبات المشروع بشكل مفصل فقد تكون هناك بعض الشروط الغير واضحة من قبل الدولة تسعى الشركات المتقدمة لفهمها من خلال مناقشة الاستشاري المسئول . ثم يقوم الاستشاري المختص بعد ذلك باختيار قائمة صغيرة من المتقدمين الذين اجتازوا الاختيار التمهيدي وعادة ما تكون (3-5) شركات وذلك لعدة أسباب منها :

1- المجهود الضخم الذي سوف يبذل فيما بعد بين تلك الشركات بدراسة المشروع والذي سوف يكلف الشركات المتقدمة مبالغ مالية ضخمة .

2-التكلفة الضخمة لدراسة العطاءات من قبل الاستشاري

3- قدرة الاستشاري المختص بقراءة وفحص وتحليل وتقييم تلك العطاءات تكون أفضل كلما قلت اختصارا للوقت .

وبعد اختيار تلك القائمة الصغيرة من المتقدمين يقوم الاستشاري بتحضير

محتويات مستندات العطاء التي يكون مضمونها الآتي :

تحديد النطاق التفصيلي للأعمال موضوع العقد وكذلك الشروط العامة والخاصة للعطاء .

وضع جدول زمني محدد للمشروع .

وضع قائمة للمعدات والآلات المقترحة لتنفيذ المشروع .

تحديد التقنية التي يسمح باستخدامها .

تحديد متطلبات وشروط إدارة المشروع بعد الانتهاء من عملية البناء .

السعر الشامل للعقد .

التعويضات التي سوف تدفع للأفراد في حالة العجز عن تقديم الخدمة أو التي

سوف تدفع للشركة في حالة تعرض المعدات للتخريب أو السرقة .

تحديد نسبة مساهمة الشركة المنفذة للمشروع من الناحية التمويلية ، فقد تشترط

الدولة نسبة مساهمة الشركة لا تقل عن 30% من إجمالي التكلفة الكلية وذلك

لضمان جدية الشركة في التنفيذ .

وبعد الإعلان عن المشروع بالصحف اليومية تأتي الخطوة الأهم في دورة حياة

المشاريع المقامة بنظام (BOT) وهي خطوة التقييم والإرساء . حيث يستلم

الاستشاري العطاءات المقدمة بنظام المظروفين (الفني – المالي) فيقوم الاستشاري

بفتح المظاريف الفنية أولا لمراجعة الأمور الفنية وتقييمها بنظام النقاط على جميع

الشروط والمواصفات المطلوبة ونظام النقاط عادل جدا حيث يعتمد على منح نقاط

لكل عنصر من العناصر الفنية المكونة للمشروع على حسب أهميته . وبعد الانتهاء

من تقييم كافة العناصر يقوم الاستشاري بجمع تلك النقاط وتحديد النسبة المئوية للنقاط

مقارنة بالحد الأدنى العام لقبول العطاء الفني . فمثلا إذا اجتازت الشركة المتقدمة

للعطاء الحد الأدنى للتقييم الفني (فليكن علي سبيل المثال 70%) قام الاستشاري

بفتح المظروف المالي وإن لم تجتاز الشركة الحد الأدنى قام الاستشاري برد الظرف

المالي مقفلا إلى الشركة . وبعد الانتهاء من المظاريف الفنية وتحديد الشركات التي

اجتازت الحد الأدنى لتقييم المشروع فنيا . يقوم الاستشاري بفتح المظاريف الخاصة بالعروض في جلسة علنية وبوجود كافة المتقدمين لتنفيذ المشروع . ويتم الاختيار للشركة التي قدمت أقل الأسعار إذا كانت مناقصة أو أعلى الأسعار إذا كانت مزاييدة على حسب نوعية المشروع . وإن شرط أقل الأسعار ليس بالضرورة هو الأساس فقد تكون شركة أخرى قدمت سعر أعلى ولكن المواصفات الفنية التي لديها أفضل من جميع الشركات المتقدمة فتكون الأفضل كصورة إجمالية لتنفيذ المشروع .

وبعد إرساء المشروع للشركة الفائزة يقوم الاستشاري بدور مهم حيث يقوم بمتابعة كافة العلاقات المالية والتعاقدية وخاصة ما تنسم هذه العلاقات من تشابك وتعقيد . كما يقوم الاستشاري بدور رقابي أيضا بمتابعة عملية تقديم الخدمة في مشاريع (BOOT) بصفة خاصة ، حيث أن نظام (BOOT) يختلف عن المشاريع العادية في كون الغرض الأساسي منه هو تقديم خدمة ، فيجب على الاستشاري وضع معايير وطرق قياس جيدة لضمان حسن قياس ومتابعة درجة الجودة في تقديم الخدمة ، حيث أن الدولة في النهاية هي المسئول النهائي عن تقديم الخدمة لدى المواطنين .

وبعد انتهاء فترة الترخيص المسموح بها للشركة تقوم بإعادة المشروع للدولة فيجب فحص المرفق فحصا جيدا للتأكد من سلامته وقدرة تشغيله بكفاءة وذلك من خلال الاستشاري المختص .

تاسعا : المراحل التي تمر بها مشروعات (BOT) :

أولا : مرحلة التخطيط و الإعداد :

- تحديد المشروع المزمع إنشاؤه ثم دراسة الجدوى الاقتصادية لاقامة المشروع .
- تحديد مواصفات المشروع و سعته أو طاقته الإنتاجية وكذلك موقعه .
- يتم اختيار مصادر الخامات و تحديد أسواق تصريف السلع التي سوف ينتجها المشروع و العملاء المستهدفين بمنتجاته .
- إعداد المستندات المتعلقة بالمشروع و الدعوة إلى العطاءات الخاصة به ثم دعوة الشركات المتنافسة للتحضير لتقديم العطاءات و يستعين أطراف المشروع في هذه المرحلة بالعديد من الخبراء لتقديم الدراسات و الاستشارات اللازمة للمشروع .
- ترسية العطاء على أحد المستثمرين الذي يقدم أفضل العطاءات لتنفيذ

المشروع و قيام الحكومة بإبرام اتفاق منح الامتياز مع المستثمر .

ثانيا : المرحلة التمهيدية للتنفيذ :

تقوم الشركة التي أخذت على عاتقها تنفيذ المشروع بالتالي :

- البحث عن موارد لتمويل المشروع من خلال توقيع اتفاقات القروض مع البنوك محلية أو دولية .
- إبرام مجموعة من العقود المرتبطة و المتكاملة منها :
 - (1) عقود مع المقاولين لإقامة منشآت المشروع .
 - (2) عقود مع الموردين لتوريد المواد الخام و التجهيزات اللازمة للمشروع .
 - (3) عقود نقل التكنولوجيا .
 - (4) اتفاقات التأمين و إعادة التأمين للتأمين على المشروع في مختلف مراحله ضد المخاطر المختلفة .
 - (5) اتفاقات التشغيل و الصيانة لتشغيل المشروع و صيانتة .

ثالثا : مرحلة التنفيذ الفعلي :

- يتم فيها قيام المقاولين و الموردين بتنفيذ التزاماتهم و إقامة وحدات المشروع ، وتركيب معداته و آلاته و إعدادة للاستغلال التجاري ، ويتم إجراء بعض الاختبارات على المشروع للتحقق من دقة التنفيذ و مراعاة المواصفات المطلوبة .
- تقوم شركة المشروع باستلام المشروع من القائمين على تنفيذه ، إذا تم تنفيذه وفقا للمواصفات المتفق عليها .
- من حق الدولة أو الحكومة أن تتابع عن طريق ممثليها تنفيذ المشروع و استلامه وفقا للمواصفات المتفق عليها عن طريق ممثليها في لجان الاستلام .

رابعا : مرحلة التشغيل و الصيانة :

- يتم في هذه المرحلة القيام بأعمال الصيانة لمختلف عناصر المشروع حيث يتم تنفيذ عقود نقل التكنولوجيا و تدريب العمال على وسائل التقنية الحديثة .
- يحق للدولة مانحة الامتياز أن تتابع المشروع في هذه المرحلة لتتأكد من جدية شركة المشروع في تنفيذ اتفاقات نقل التكنولوجيا و تدريب العمالة المحلية على استخدامها كما تتأكد أيضا من حسن تشغيل المشروع و صيانتة .

خامسا : مرحلة نقل ملكية المشروع إلى الدولة مانحة الامتياز :

- تعتبر آخر مراحل المشروع ، و التي ينتهي فيها امتياز شركة المشروع .
- تتأكد الجهة مانحة الامتياز من أن المشروع بكافة أصوله في حالة جيدة من التشغيل .
- تقوم شركة المشروع بنقل ملكية المشروع بكافة أصوله إلى الحكومة سواء مقابل تعويض متفق عليه أو دون مقابل .
- يصبح المشروع جزءا من القطاع العام تديره الدولة بمعرفتها و لحسابها ، وقد تفضل الدولة تركه لشركة المشروع للاستمرار في تشغيله و صيانتة سواء بتمديد الامتياز أو منح امتياز جديد لها أو لغيرها من المستثمرين .

عاشرا : معايير و عوامل نجاح تطبيق نظام BOT :

- تتبع الخاصية الأساسية لنجاح نظام BOT من اتفاق جميع أطرافه بأن هذا النظام مناسب لهم على الرغم من اختلاف الأهداف المرجوة لكل منهم .
- أن تقدم الحكومة تصور و دراسة وافية على المرحلة القادمة من المشاريع المستقبلية و التأكد من أنها ضمن خطة الحكومة للتنمية (إنتاجيا و بشريا و بيئيا) ، وما هو دور نظام BOT في تنفيذ مشاريعها المستقبلية .
- أن تضمن الحكومة حصولها على أفضل المشاريع اقتصاديا و بأحسن شروط ممكنة عن طريق عملية شراء تنافسية .
- على الحكومة أن تكفل وجود قاعدة سياسية مستقرة تهئ مناخا قويا موافيا لقيام القطاع الخاص باستثمارات على المدى الطويل وتحلي جهازها الإداري بالكفاءة و المرونة و السرعة في اتخاذ القرار .
- أن تتصف العقود المتعلقة بالمشروع بالصياغة الجيدة و الدقة البالغة و تكون على قدر كبير من الوضوح و الشفافية ، وأن يكلف بهذه المهمة مجموعة من القانونيين المتمرسين وفي وقت مبكر .
- يجب أن يتميز القائمون بالمشروع بالخبرة و الكفاءة وأن تتوفر لديهم احتياجات مالية قوية .
- يجب توزيع المخاطر الناشئة عن المشروع بين أطرافه بطريقة متوازنة و

عادلة وأن تتحدد بدقة حقوق و التزامات أطرافه .

- أصحاب المشاريع المحتملين يجب أن يتأكدوا من نزاهة و شفافية وثائق مشروعات نظام BOT .
- على شركة المشروع تصميم المرفق ، وضمان توافر الشروط القانونية و التجارية اللازمة لبناء المرفق و تشغيله بطريقة مربحة ، وفي بقاء هذه الشروط خلال فترة الامتياز .
- إن المصدر الأساسي و الضمانات الأساسية لسداد قروض المشروع و فوائده وتحقيق هامش ربح معقول يعتمد على الإيرادات المستقبلية التي يدرها المشروع من خلال مستخدمين المشروع ، لذا على شركة المشروع التركيز على مستوى أدائها خلال فترة الامتياز .
- مازالت الخبرة في مجال مشروعات BOT في مرحلة البداية ولم يتم اكتساب الخبرات الكافية لإدارة تلك المشروعات وذلك لمواجهة العلاقات التعاقدية المتشابكة بما في ذلك من متطلبات فنية و مالية و قانونية ذات كفاءة عالية لا توجد عادة في الأجهزة الحكومية ، فضلا عن أن المراحل الأولية منذ بداية دراسات الجدوى للمشروع وحتى اختيار الشركة وإتمام التفاوض عادة ما تستغرق عدة سنوات ، الأمر الذي يعطل عملية التنمية ، ولتفادي ذلك يلزم على الدولة أن تلجأ إلى الاستعانة بمكاتب الخبرة المتخصصة أو المكاتب الهندسية الاستشارية أو البنوك ، التي يمكن لها تقديم المساعدة للحصول على الخبراء المؤهلين لتقديم المشورة المطلوبة .
- على شركة المشروع جذب عدد أو (نسبة) متفق عليها مع الحكومة من العمالة الوطنية وتدريب عدد آخر يتولى تشغيل المشروع بنفس الكفاءة بعد إعادة تسليمه للدولة .
- اختيار الموقع المناسب لإقامة المشروع ، ليعود بالفائدة المباشرة على مرحلة تشييده . المستفيدين وكذلك له آثار فنية ومالية على الشركة المالكة للمشروع ، لذا يلزم إجراء معاينة ودراسة شاملة للموقع تسبق

إحدى عشر : الصعوبات التي تواجه تطبيق نظام BOT :

- نقص المرونة في النظام القانوني الذي يترك أحيانا المنازعات دون حل لسنوات طويلة ، والتي يمكن خلال هذه المدة أن تفقد الشركة قوتها الدافعة بل حتى توجهها .
- عدم وجود جهة مركزية في الدولة تشرف على مشروعات BOT من جميع الجوانب .

- عدم توافر الخبرة الفنية الكافية في القطاع العام لتدبير المشروع بعد فترة الامتياز.

- عدم اختيار الموقع المناسب لاقامة المشروع .

إثنا عشر: أمثلة على مشاريع (BOT)

هناك أمثلة عديدة لمشاريع (BOT) حول العالم وذلك بسبب مرونة تحويل أي مشروع إنشائي إلى مشروع (BOT) إذا وجد المستثمر الراغب في المشروع للتمويل والتشغيل مع موافقة الدولة المقام عليها المشروع ، وهناك مجالات متنوعة يستطيع القطاع الخاص مساندة الدول فيها ومن هذه المجالات :

1. مجالات الطاقة ومنها النفط والغاز الطبيعي والفحم (ENERGY SECTOR)

2. محطات الكهرباء (POWER PLANTS)

3. محطات المياه والصرف الصحي (WATER & SANITATION)

4. خدمات النقل المختلفة ومنها :

النقل البري : الطرق السريعة (TOLLROADS)

النقل البحري : موانئ بحرية (SEA PORTS)

النقل الجوي : مطارات دولية (INTERNATIONAL AIRPORTS)

النقل النهري : موانئ نهريّة (RIVER PORTS)

5. المجال العقاري ومنه :

(REAL ESTATE BUILDINGS)

المجمعات السكنية

(SHOPPING MALLS)

المجمعات التجارية

(EDUCATIONAL SECTOR)

6. المجال التعليمي ومنه المدارس والجامعات

(E-GOVERNMENT)

7. شبكات الاتصالات والإنترنت كالحكومة الإلكترونية

(TELECOMMUNICATION & INTERNET NETWORKING)

(TOURISM SECTOR)

8. المجال السياحي كالمنتجعات السياحية المختلفة

9. المجال الترفيهي كالمدين الترفيهية (ENTERTAINMENT & AMUZMENT SECTOR)

(SPORTING SECTOR)

10. الأنشطة الرياضية المختلفة كالقوى الرياضية

(CULTURAL SECTOR)

11. المجال الثقافي كالمسارح ودور السينما

وتختلف مشاريع (BOT) باختلاف احتياجات الدول لتلك المشاريع ؛ فبعض الدول كالدول النامية مثلا تسعى لتحقيق ركيزة متينة للبنية التحتية لمجتمعاتها وذلك من خلال طرحها للمشاريع الأساسية كمحطات الكهرباء والماء والصرف الصحي والطرق السريعة وذلك لعدم توفرها بصورة كافية ، في حين نجد بعض الدول الأخرى كالدول الصناعية الكبرى قادرة على توفير البنية الأساسية المهمة لمجتمعاتها من مؤسسات وأفراد فتقوم عادة بطرح المشاريع الضخمة المكتملة للبنية الأساسية في المجال الترفيهي والسياحي والرياضي .

مثال (1)...الأرجنتين

إن تجربة شبكة المياه والصرف الصحي (WATER & SEWERAGE)

(NETWORK) في مدينة بوينس آيرس (BUENES AIRES) الأرجنتينية تعتبر من الأمثلة الواقعية الناجحة والمثالية في مشاريع (BOT) عالميا ، حيث كانت الشبكة حتى عام 1993 ملك للدولة تعاني من مشاكل كثيرة أهمها العجز الواضح في توفير المياه والتكلفة المرتفعة للتسعيرة ، فتحوّلت تلك الشبكة بالكامل إلى القطاع الخاص

(ROT) لمدة 30 سنة ، وتعهدت الشركة الفائزة بالمناقصة بخفض نسبة تسعيرة المياه إلى 27% . فقامت الشركة بتوسعة شبكة المياه لتصل إلى 600 ألف مواطن جديد وأزالت العجز في توفير المياه للمواطنين ، كما زادت نسبة مياه الشرب إلى 26% فزادت إيرادات الشركة من 216 مليون إلى 293 مليون دولار أمريكي أي

بنسبة 35% وذلك في عام 1994 أي بعد سنة واحدة من تسلم المشروع . وهنا نجد أن المنفعة عمت جميع الأطراف ، الدولة بعدم تحملها عبء الأنفاق على الشبكة ، المواطن بتوفير الخدمة مع انخفاض التسعيرة ، والشركة بزيادة إيراداتها خلال سنة مالية كاملة .

مثال (2)...استراليا

ومن الأمثلة الأخرى في مشاريع (BOT) نجدها في ولاية فكتوريا الأسترالية ، ففي بداية التسعينات عانت الولاية من انخفاض تصنيفها في مجال البنوك من قبل شركتي (STANDARD & POOR'S , AND MOODY'S) ، كما انهار بنكين أساسيين في الولاية ، الأمر الذي جعل الولاية في مأزق حقيقي عندما ازداد العجز في الميزانية . فاتخذت حكومة الولاية قرارا بتخفيض دورها في القطاع العام وذلك من خلال تحديد سياسة لاستثمار البنية التحتية في الولاية من قبل القطاع الخاص . (INFRASTRUCTURE INVESTMENT POLICY FOR VICTORIA) ومن هذه السياسة تحدد بوضوح كيفية مشاركة القطاع الخاص في مجال التنمية الأساسية في الولاية .

ولقد ساهم القطاع الخاص بالعديد من المشاريع المهمة في تلك الولاية ومنها :

1. الطرق السريعة في مدينة ملبورن

مشروع الطرق السريعة في مدينة ملبورن (MELBOURNE ELECTRONIC TOLLWAY) بتكلفة مقدارها 2 مليار دولار أسترالي أي ما يعادل (360 مليون دينار كويتي) . وساعد هذا المشروع على تخفيض حجم الازدحام في تلك المدينة و ربطها بطرق سريعة قديمة وحديثة لمدن أخرى بشكل مباشر وموسع كما ربط المدينة بعدة جسور مهمة مما أدى إلى حركة مرور سريعة سهلة ومثالية لملبورن وباقي المدن

المجاورة . وتعتبر هذه الطرق السريعة (TOLLROADS) الأولى من نوعها في العالم حيث يكون التعامل مع تحصيل رسوم استخدام الطرق (إلكترونيا) من خلال وضع بطاقة إلكترونية في السيارة التي تعبر الطريق بحيث تتناقص قيمة البطاقة بعدد مرات العبور ، كما أن ليس هناك حاجة للتوقف أو تقليل السرعة كما في الطرق السريعة التقليدية الأخرى كالولايات المتحدة الأمريكية مثلا والذي يضطر سائق المركبة في تلك الطرق بالتوقف في محطات تحصيل رسوم استخدام الطرق (TOLLROAD'S PLAZA) . وهذا الأمر يساعد أولا على عدم بناء تلك المحطات للتحصيل وثانيا على عدم توقف المركبات بين الحين والآخر لدفع الرسوم ، الأمر الذي يساعد على تخفيض الحركة المرورية المزدحمة بنسبة كبيرة جدا. ولقد كان الاتفاق بين ولاية فكتوريا وشركة ترانسيربن للطرق المحدودة الأسترالية (TRANSURBEN CITY LINK LIMITED) على بناء وتشغيل المرفق من قبل الشركة لمدة 34 سنة ثم إعادته للولاية عند انتهاء الفترة .

2. مستشفى لاتروب ريجنال في مدينة لاتروب

مشروع بناء ، تملك ، تشغيل (BOO) مستشفى لاتروب ريجنال في مدينة لاتروب بولاية فكتوريا (LATROBE REGIONAL HOSPITAL) من قبل شركة (AUSTRALIAN HOSPITAL CARE LIMITED (AHC)) وقد كلف بناء وتشغيل المستشفى ما يقارب 50 مليون دولار أسترالي ويحتوي المستشفى على 256 سرير وعلى أحدث المعدات والأجهزة الطبية لخدمة المواطنين . كما يوجد فرع لجامعة موناش (MONASH UNIVERSITY) للدراسات الطبية في ذلك المستشفى أيضا. والجدير بالذكر أن الخدمة الصحية مجانية في ولاية فكتوريا ، لذلك قامت حكومة الولاية بإعطاء الشركة صاحبة المستشفى دعم مالي ثابت لكي تتحمل الولاية تكاليف الخدمة الصحية التي تقدمها الشركة . والآن يتمتع مواطني مدينة لاتروب بخدمة صحية متميزة على أيدي خبراء في مجال الصحة بفضل أسلوب (BOO) .

مثال (3)... الوطن العربي

إن نتائج البنية التحتية لمجتمعات الوطن العربي (ماعدا دول مجلس التعاون) منخفضة جدا مقارنة بالدول الأخرى فمثلا نجد أن 20% من مياه الصرف الصحي يتم معالجتها في أغلب دول المنطقة مقارنة ب 60-70 % في أمريكا وأوروبا . كذلك نجد أن انتشار الخطوط الهاتفية محدود جدا فقد يصل المعدل إلى 10 خطوط لكل 100 مواطن . وأما فترة الانتظار للحصول على الخدمة الهاتفية في بعض دول المنطقة طويلة جدا تصل إلى عقد من الزمن مثل لبنان والأردن وفلسطين (لذلك سعت بعض تلك الدول بخصخصة هذا المجال بسرعة لسد فجوة الانتظار كالأردن ولبنان) . أما من ناحية الطرق ؛ فنجد أن نصفها بحالة سيئة كما تفتقد إلى مواصفات السلامة العالمية وذلك لعدم تمكن تلك الدول من إنشاء الطرق الجديدة لكي تواكب النمو السكاني المستمر . كما تفتقد تلك الطرق أيضا إلى الصيانة الدورية اللازمة . أما من ناحية الطاقة الكهربائية فنستطيع القول بأن المواطن العربي لا يتمتع بشكل كبير باستهلاك كافي من الكهرباء كما هو في الدول الأخرى وذلك بسبب محدودية إنتاج المحطات المقامة (حسب إحصائية البنك الدولي لعام 1995) .

أن نسبة مشاريع (BOT) في الوطن العربي مقارنة بأجمالي المشاريع التنموية في العالم يعادل 1% فقط وذلك حتى عام 1995 ؛ ويرجع السبب في ذلك إلى عدم تغيير القوانين والأنظمة المتعلقة بمشاركة القطاع الخاص (المستثمر الأجنبي) بالمشاريع الحيوية ؛ بعكس مثيلاتها من دول شرق آسيا وأمريكا الجنوبية التي سعت إلى تطوير قوانينها كي تستقطب أكبر قدر من المشاريع ، فعلى سبيل الذكر نجد أن نصيب دول آسيا من مشاريع (BOT) في العالم يصل إلى 240 مشروعا أما دول أمريكا الجنوبية فتفوقها بعشرين مشروعا .

ولقد أصبح هناك توجه كبير لمشاريع (BOT) في دول المنطقة بداية منذ عام 1997 فلجأت بعض الدول بالاستعانة بالقطاع الخاص لتمويل مشاريع البنية التحتية من خلال أساليب مشاركة القطاع الخاص المختلفة كدول المغرب العربي ومصر واليمن ولبنان والأردن . وذلك حرصا من تلك الدول لتحسين الحياة الاجتماعية والاقتصادية في مجتمعاتها والتي باتت ضرورة حتمية في عالمنا المعاصر .

والخلاصة في " رأينا "

نأكد بأن عقد البوت هو عقد دولة يتعلق بمصالح التجارة الدولية

ومن اهم الفروق بين عقد الامتياز الاداري وعقد البوت

-اختلاف المناخ القانوني اعقود البوت باعتبارها ذات منشأ انكلوسكوني لايعترف بوجود عقود إدارية مميزة عن العقود العادية

-في عقد الامتياز تمتلك الادارة اختيار المتعاقد ولكن هذ الحرية تصبح مقيدة في عقود البوت

- تفقد الدولة امتيازات الممنوحة لها بموجب امييازات السلطة العامة عندما تعمل وفق مبدأ البوت في حين تحافظ عليها في عقود الامتياز

-عدم توافر جميع المعايير عقود الامتياز الاداري لاستثمار مرفق عام في هيكلية البوت

- اختلاف اساس المبادئ العامة لعقد الامتياز لاداري ولاسيما في التوازن المالي والسلفات والضمانات والتعريف المطبقة في عقود الامتياز عن تلك الموجودة في عقود البوت

وبالعودة إلى القضاء لاداري بلبنان عندما ذهب بقراره رقم 638 / 2001 إلى ان عقد B.O.T المبرم بخصوص الهاتق الخليوي عبارة عن عقد اداري لاستثمار محدد ، وعد الشرط التحكيمي باطلا لان قانون اللبناي يحظر التحكيم في العقود الادارية ، وهنا في رأينا لايمكن الاعتراف بقرار القضاء الاداري في لبنان من اجل إبطال شرط التحكيم لان وعليه فلا تستطيع الدولة التمسك ببطلان شرط التحكيم بحجة بطلان هذ الاتفاق لعدم اهليته بموجب قانونها الوطني ولتعارضه مع النظام العام للدولة ، وذلك استنادا إلى ان النظام العام الدولي يقف بقوة في مواجهة الدولة او الشخص المعنوي العام الذي يتعامل مع جهة اجنبية ويقبل شرط التحكيم الذي من شأنه ان يبعث الثقة مع المتعاقد معه ثم يعود ويتمسك ببطلان الشرط الذي سبق له قبوله ، بناء عليه فإن مجرد وجود الاتفاق على التحكيم يكفي لقابلية النزاع للتحكيم حتى ولو كان القانون الوطني الذي تم الاتفاق في ظله لايجيز لجوء الدولة إلى التحكيم في هذا النوع من العقود ، ولايجوز للدولة الاحتجاج بقانونها للتخلص من موافقتها فضلا على ان مفهوم السيادة لم يعد مقبولا للإعتداد بها دولي ، فقد استخدمت فكرة النظام العام الدولي للسماح بقابلية منازعات الدولة للتحكيم ، حيث ينظر إلى عدم القابلية للتحكيم على انها مظهر من مظاهر عدم الثقة بالتحكيم ،

وإنه مما يتعارض مع النظام العام الدولي ما يمكن ان يعتبر مظهراً من مظاهر عدم الثقة في التحكيم والذي بحثنا فيه في بحث التحكيم في عقود الدولة الدولية.

الخاتمة...

بعد التطرق إلى نظام (BOT) ومزاياه وأنواعه وبعض الأمور المتعلقة به نجد أن نظام (BOT) أصبح ضرورة حتمية وأسلوب حديث لكثير من الدول النامية والتي تحتاج إلى تأسيس بنية أساسية ذات كفاءة عالية لكي تتصل بالاقتصاد العالمي المتطور ، وعادة ما تكون تلك البنية الأساسية بمثابة حلقة اتصال تربط الدول بالأسواق العالمية . فأي دولة تحتاج إلى طرق سريعة جيدة لنقل البضائع من وإلى الدولة ، وموانئ بحرية وجوية تعمل بكفاءة ، ومحطات كهربائية ومائية كافية لاستيعاب النمو السكاني في المستقبل ، وشبكة اتصالات متطورة سواء الاتصال التقليدي (الهاتفي) أو الإنترنت لتسهيل حركة نقل المعلومات سواء داخل الدولة أو إلى الخارج ، أيضاً تحتاج إلى أنابيب الوقود المختلفة كالنفط والغاز الطبيعي لاستيراد وتصدير الوقود بسهولة . فتلك الأساسيات تعتبر بمثابة بطاقة دخول للأسواق العالمية وبدون تلك الأسس لا تستطيع الدولة أن تنمو وتزدهر بسرعة مقارنة بباقي الدول ، بل سوف تؤثر البنية التحتية الضعيفة على عدة أمور أهمها انخفاض إنتاجية الفرد العامل لعدم توفر أساسيات الحياة العصرية المتينة . فمثلاً لا توجد أية مقارنة بإنتاجية الفرد العامل في الولايات المتحدة والصومال ، وذلك لعدم توفر أسس البنية التحتية الجيدة في الدولة الثانية أو انعدامها تماماً عند مقارنتها بالأولى .

ولقد أصبح بناء تلك المرافق من خلال نظام (BOT) وغيره من الأنظمة بمشاركة القطاع الخاص أمراً سهلاً مقارنة بالعقود الماضية بسبب التغير الواضح في الاقتصاد العالمي من اقتصاديات دول منعزلة نوعاً ما إلى اقتصاديات مترابطة وذلك بفضل إنشاء منظمات واتفاقيات اقتصادية هامة كالاتحاد الأوروبي (EUROPEAN UNION) ومنظمة التجارة العالمية (WTO) (WORLD TRADE ORGANIZATION) . كما حرص البنك العالمي (WORLD BANK) على تسهيل إعطاء القروض للشركات العالمية لبناء مجتمعات الدول الناشئة . لذلك تتسابق الدول النامية لتطبيق نظام BOT لبناء وتعديل مرافقها العامة من خلال طرح المناقصات العالمية لجذب المستثمرين فمثلاً نجد أن مصر بعدما كان لديها مشروع (BOT) واحد حسب إحصائية UNITED

1996 (UNIDO) NATION INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGNAIZATION لعام

أصبح لديها أكثر من 38 مشروع حالي ومستقبلي من خلال هذا النظام (BOT) في أقل من خمس سنوات . وذلك بفضل حرص الحكومة المصرية لمواكبة التطور الحالي والمستقبلي . فتستطيع الدولة بالتعاون مع القطاع الخاص إقامة أحدث المرافق العامة وأفضل المشاريع الإنشائية على مستوى عالمي وبزمن قياسي وبتكلفة أقل لكلا القطاعين العام منه والخاص.

أ- المصادر العربية :

2- إقامة المشروعات الاستثمارية وفقا لنظام BOT أو نظام BOOT / للدكتور محمد

قايد - أستاذ القانون التجاري و القانون البحري بكلية الحقوق (جامعة القاهرة) .

3- الأعمال المقبلة و الممكنة لمشاريع البناء و التشغيل و التحويل / الدورة 29 (الجمعية

عامة للأمم المتحدة) .

4- مؤتمر البناء - التشغيل - نقل الملكية / 27-28 يناير 2001 / القاهرة .

ب- المصادر الأجنبية :

INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT THROUGH
BOT PROJECTS SEMINAR / MARCH 1997 /
VIENNA
GENERAL RESOURCES VIA INTERNET

